NR. 5. 1 LIPCA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja: Kraków, Pl. Matejki 4, otwarta od 7—9 wiecz
Konto P. K. O. Kraków Nr 406.668.

Jak przestrzegany jest 8-godzinny dzień pracy w instytucjach państw. i samorządowych?

W posiadaniu redakcji znajduje się formularz, na jakim zawierane są umowy między Dyrekcją Poczt i Telegrafów w Krakowie a szoferami.

Egzemplarz ten opiewa następująco:

UMOWA

zawarta w dniu 17. II. 1928 r. pomiedzy Ekonomatem Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Krakowie a panem . . . . zawodowym szoferem.

Pan . . . . obowiązuje się przyjąć na siebie obowiązki szofera w Ekonomacie Dyrekcji Poczt i Telegrafów na czas bliżej nieokreślony za wynagrodzeniem 7 zł. dziennie, płatnem z dołu w dniu ostatnim każdego miesiąca względnie w dniu następnym po odejściu ze służby.

Przytem Ekonomat nie będzie miał obowiązku do ustawowego wypowiedzenia ze służby.

Kasa Chorych będzie z ustawą oznaczonych częściach opłacana.

Pan . . . . obowiązuje się, co się tyczy zawodu szoferskiego, poddać bezwzględnie pod rozkazy kierujących czynników Ekonomatu narówni z szoferami będącemi na etacie państwowym.

Pan . . . . obowiązuje się pełnić służbę nie tylko przez 8 godzin ustawowo ustalonych, ale i przez dalszy czas do wykonywania służby niezbędnej bez dalszego wynagrodzenia.

Wszelkie kwestje sporne, jakieby ze stosunku służbowego z panem . . . . wynikły, poddane zostaną do rozstrzygnięcia Dyrekcji Poczt i Telegrafów bez odwołania się do innych Instancji z wyjątkiem kompetentnego Sądu.

Za ewentualne szkody, powstałe w wozach samochodowych skarbowych, odpowiada pan . . . . o ileby zły zamiar dowiedziony został, o ile zaś szkoda powstałaby z nieuwagi lub vis major rozstrzyga o odszkodowaniu Dyrekcja Poczt i Telegrafów.

Ewentualne koszta opłaty stemplowe od niniejszej umowy poniesie w całości pan . . . . .

Niniejsza umowa, która została wykonana w dwóch egzemplarzach do użytku stron interesowanych, podlega zatwierdzeniu Dyrekcji Poczt i Telegrafów.

Jak z tej umowy wynika, szofer pracujący w Dyrekcji Poczt i Telegrafów w granicach tejże umowy jest białym niewolnikiem, którego jedynem prawem jest prawo do pobierania wynagrodzenia 7 zł. dziennie, w czasie, gdy utrzymanie najskromniejsze człowieka ciężko fizycznie pracującego i rodziny znacznie tę kwotę przenosi.

Poza tym jednym prawem niema żadnego innego prawa, a tylko same obowiązki i to obowiązki wyzyskujące nie tylko przymusowe położenie takiego pracownika, ale godzące wprost w ustawę w państwie naszem obowiązującą, która to ustawa w pierwszym rzędzie powinna być przestrzegana przez Instytucje Państwowe.

A więc umowę zawiera się na czas nieokreślony t. zn., że w każdej chwili szofer zależnie od widzimisę takiego lub owego pana może być z miejsca zwolniony.

A więc dalej Dyrekcja Poczt „niema obowiązku do ustawowego wypowiedzenia służby", który to obowiązek ma każdy inny przedsiębiorca czyli, że szofer zasługuje na to czy nie zasługuje, żeby nawet jak najdłuższy czas pracował wzorowo, może być z miejsca nawet bez ustawowego terminu wypowiedzenia wydalony.

Szofer, którego bieda zmusiła do podpisania takiej umowy obowiązuje się *pełnić służbę nie tylko przez 8 godzin ustawowo ustalonych*, ale i przez dalszy czas do wykonywania służby niezbędny i to *bez dalszego wynagrodzenia.*

Przecież to już jest horendalne.

Nie tylko, że Dyrekcja Poczt i Telegrafów, a więc instytucja państwowa, która powinna być wzorem i przykładem dla innych pracodawców, łamie ustawę o 8-godzinnym dniu pracy, zmuszając pracownika — pod rygorem natychmiastowego zwolnienia — do pracy ponad 8 godzin, ale

nawet pracy tej nie uznaje i wyraźnie zastrzega, że praca ta ma pozostać bez wynagrodzenia.

Przecież tu już nie ustawowe względy, ale względy ludzkości i uczciwości nakazywałyby, że skoro szofera pełniącego bardzo ciężki i wyczerpujący obowiązek kierowcy przez 8 godzin, nędznie się za jego pracę wynagradza, to nie powinno się go zmuszać do pracy ponad ustawowy obowiązek, a jeśli już do tej pracy się go pociąga, to nie powinno się tej pracy brać za darmo, bo praca ta jest źródłem utrzymania szofera i jego rodziny i to tak skromnego, że żaden szofer z nadliczbowej pracy nie jest w możności czynić darowizny dla Instytucji, która tej darowizny nie potrzebuje, a nawet powinna się wstydzić.

Ponieważ w umowie tej jest ustęp o natychmiastowem zwolnieniu, i to bez ustawowego wypowiedzenia służby, to też nic dziwnego, że pracownicy związani tą umową, nie chcąc się narażać w okresie dziesiejszej ciężkiej egzystencji na pozbawienie chleba, pracują poza godzinami, tak że 8-godzinny dzień pracy zamienia się często na 10-cio, 11-sto, a nawet 12-godzinny dzień pracy, przyczem za godziny nadliczbowe nie dostają żadnego wynagrodzenia.

Umowa też zastrzega, że wszelkie kwestje sporne nie wolno załatwiać w innej formie, jak tylko w drodze rozstrzygnięcia Dyrekcji Poczt i Telegrafów, a więc pracodawcy samego.

Konia z rzędem temu, ktoby mógł uwierzyć, że Dyrekcja Poczt i Telegrafów w zatargu ze szoferem będzie strzegła jego interesów i praw a nie swoich.

Ale jeszcze najciekawszy jest przepis o odszkodowaniu.

Za szkody, wynikłe w wozie ze złego zamiaru szofera, odpowiada szofer i to jest zgodne z ogólnemi zasadami słuszności i sprawiedliwości.

Ale pytanie jest, czy Dyrekcja Poczt i Telegrafów zawsze bezstronnie orzeka, czy dany przypadek nastąpił ze złego zamiaru szofera czy też nie.

Ale niezrozumiałe jest postanowienie, wedle którego Dyrekcja Poczt i Telegrafów zastrzega sobie prawo rozstrzygania o odszkodowaniu nawet w wypadku, jeżeli szkoda powstanie z vis major.

Żadna ustawa, w żadnym państwie w wypadku, gdzie przyczyną staje się vis major, nie przewiduje obowiązku odszkodowania u szofera, wyjątek pod tym względem stanowi umowa, zawierana przez Dyrekcję Poczt i Telegrafów ze szoferami.

To też nic dziwnego, że przy ruchu pojazdów mechanicznych, przy których przypadek albo vis major staje się często przyczyną uszkodzeń wozu, szofer zajęty w Dyrekcji Poczt i Telegrafów niejednokrotnie na zasadzie orzeczenia Dyrekcji Poczt i Telegrafów, nie chcąc pozbawić się w zupełności chleba, zmuszony jest z największą swoją i swej rodziny krzywdą, godzić się na potrącenia z jego marnego wynagrodzenia jeszcze poważnych kwot tytułem rzekomego odszkodowania za niezawinione przez siebie, bo przypadkiem albo vis major spowodowane uszkodzenia.

Niestety analogiczne stosunki panują i w innych instytucjach publicznych, że wspomnimy tylko Park Samochodowy Miejski, gdzie szoferzy również związani podobnie zawieranemi umowami, pracują po 14 nawet godzin dziennie bez wynagrodzenia za godziny nadliczbowe.

Wierzymy, że kompetentne czynniki zainteresują się tymi stosunkami i położą kres temu białemu niewolnictwu.

Nieco o ubezpieczaniu samochodów.

Pytanie, czy należy ubezpieczać samochody, już dawno, nawet w Polsce idącej pod tym względem znacznie w tyle za zachodnią Europą, zostało rozstrzygnięte w sensie twierdzącym. Bo i jakże człowiek rozsądny, posiadający samochód, ma rozważać kwestję wydatku paruset złotych rocznie na składkę ubezpieczeniową w zamian za ochronę przed nieobliczalnemi stratami z powodu uszkodzenia lub rozbicia samochodu (autocasco) lub z powodu poszkodowania cielesnego lub zabicia osób albo zniszczenia cudzego mienia (odpowiedzialność prawno-cywilna). Kto bodaj powierzchownie orjentuje się w automobiliźmie, ten wie, że wypadków wyżej oznaczonych nie da się uniknąć przy największej ostrożności i najwyższej umiejętności kierowcy, bo i wtedy spowoduje je... strona przeciwna. To też należy stwierdzić, że od wypadków tych względnie ich następstw natury materjalnej, chroni jedynie i wyłącznie ubezpieczenie, konieczne tak dla posiadacza samochodu prywatnego jak i dla przedsiębiorcy dorożkarskiego a wreszcie właściciela autobusu. Samochód jest, w naszych warunkach, przedmiotem kosztownym, jego kupno poważnym wydatkiem dla człowieka zamożnego, a wydatkiem nieraz przenoszącym jego majątek dla dorożkarza lub właściciela autobusu. Jakże więc, szczędząc na wkładce ubezpieczeniowej drobne kwoty, narażać się na poważne straty majątkowe bądźto z powodu szkód w samem aucie, bądź też z powodu odpowiedzialności materjalnej wobec osób trzecich? Przypomnieć jeszcze wypada, że w Małopolsce obowiązuje austrjacka ustawa automobilowa z r. 1908, która nader surowo określa odpowiedzialność prawną w związku z ruchem samochodowym.

Gdy przeto kwestja ubezpieczeń samochodowych okazuje się koniecznością zdrowego rozsądku, pozostaje jeszcze niemniej ważna sprawa wyboru instytucji, której ubezpieczenie należałoby powierzyć. Jest to sprawa niemniej ważna, bowiem przy identycznej zasadzie, „Ogólne Warunki Ubezpieczenia" poszczególnych Towarzystw asekuracyjnych zawierają bardzo znaczne i w skutkach nader poważne odchylenia na korzyść lub niekorzyść ubezpieczonego. Niestety do rzadkości należą wypadki, gdzie ubezpieczający przy zawieraniu umowy, t. j. podpisywaniu deklaracji ubezpieczeniowej warunki te czyta. A szkoda, bo podzieliłby w zupełności nasze zda-

---

Dr. F. W.

Niedziela Automobilisty.

(Dokończenie).

Pokonujemy wprawnie kilkanaście podobnych przeszkód i nareszcie wjeżdżamy na drogę wiodącą już w znajome nam opłotki. Widzimy jak szeroko otwierają nam wrota, w których ukazuje się okrągła, śmiejąca się jak księżyc w pełni twarz sławetnego Stefana z jeszcze sławniejszym przydomkiem Batory, nadanym mu przez kolegów szkolnych — widocznie w czasie czytania historji o tym walecznym królu. Posłyszano z daleka pomruk pracującego z całą siłą, stalowych płuc motoru — i śpieszą ku nam radośnie. Wysadziwszy przed bramą naszych gości, wjeżdżam w podwórze, gdzie wita nas niebywały gwar, pisk, szczekanie wyskakujących psów, ryk bydła w oborze. Wysiadam i na razie kończy się moja rola, władzę nad wozem obejmuje Józef. Podniósłszy maskę, pozwala ochłonąć zgrzanemu motorowi, a potem wprowadza wóz do tymczasowej gościnnej izby, do stodoły, gdzie w rozkosznym cieniu, wśród zapachu zżętego zboża, odpoczywają po półtoragodzinnej pracy lub odbieraniu wrażeń.

Cel naszej wycieczki osiągnięty; wypoczywamy na werandzie, ogarniając rozmarzonym wzrokiem ścielące się przed nami pola, wzgórza lesiste, wijącą się błyskotliwą wstęgę Skawy i te dalekie lesiste wzgórza Beskidu — uwieńczone sylwetką mglistą Babiej Góry. W szeroko rozwarte płuca wciągamy zapach pól i sadu, pragnienie bliskiego obcowania z przyrodą porywa nas w dół, nad rzekę. Zbiegamy szybko, obiecując powrócić w odpowiedniej chwili na obiad. Ubocznemi drogami na przełaj zdąża i Józef, uzbrojony w wędkę własnego wyrobu, by próbować szczęścia w wartkich nurtach Skawy. A ry-

---

nie co do ostrożności w kierunku wyboru zakładu ubezpieczeniowego. Za mały przykład niech posłuży ubezpieczenie samochodu od uszkodzeń tak zw. „casco". Istotą tego ubezpieczenia jest obowiązek ze strony zakładu ubezpieczeniowego ponoszenia kosztów naprawy doznanych przez samochód uszkodzeń. Dążeniem przeto ubezpieczonego, jest zapewnić sobie naprawę wszelkich szkód, powstałych w samochodzie z powodu wypadku zderzenia, przewrócenia i t. p. Tymczasem są instytucje, które w swych warunkach ubezpieczeniowych, powyższej zasadzie pozornie odpowiadających, wprowadzają mały, łatwy do przeoczenia dodatek tej treści, że „w zakresie zobowiązań Towarzystwa nie leży zmniejszenie wartości, zdatności lub użyteczności samochodu" po szkodzie. Taka mała, niepozorna „klauzulka" niweczy właściwie całą wartość ubezpieczenia, bo zmusza ubezpieczonego, po wypadku szkody do przyjęcia powierzchownego byle jak dokonanego remontu a uniemożliwia domaganie się gruntownego usunięcia drogą naprawy szkód wypadkiem zrządzonych. Przykładów takich możnaby zacytować liczny szereg a wszystkie one sprowadzają się do zasady: nie to ubezpieczenie jest dobre, które jest najtańsze, lecz to, które powierzono znanemu z solidności towarzystwu, po dokładnem przestudjowaniu jego warunków. *Inż. St. Nanowski.*

Wezwanie.

Związek Zaw. Aut., Oddział w Krakowie, wzywa w sposób publiczny — wobec tego, że kilkakrotne wezwania Związku okazały się bezskuteczne — p. Stefana Czecha w Krakowie, o wyjaśnienie, na co i w jaki sposób wydał kwotę 400 zł., otrzymaną od p. Lebowskiego z powodu śmierci śp. Józefa Tobiasza z tem przeznaczeniem, że 300 zł. miały być zapłacone koszta pogrzebu w firmie O. Fiuta, a 100 zł. miały być wręczone matce śp. Tobiasza.

Wzywa dalej Z. Z. A., Oddział w Krakowie, tegoż pana Czecha o wyjaśnienie, co uczynił z pieniądzmi, zebranemi niezależnie od kwoty 400 zł., jeszcze od Kolegów, rzekomo na koszta pogrzebu śp. Tobiasza, przyczem Z. Z. A. stwierdza, że pieniądze te zbierane były bez wiedzy i zezwolenia Z. Z. A. w Krakowie.

Wedle stwierdzonych okoliczności, kwota 100 zł. nie została Tobiaszowej wręczona, a z kwoty 300 zł. zapłacono Zakładowi Pogrzebowemu tylko kwotę 246 zł., reszta została niezapłacona.

O ile nie uzyskamy wyjaśnienia tą drogą, oddamy sprawę na drogę sądową.

Z. Z. A. — Oddział Kraków.

bak podobno z niego zawołany, takie przynajmniej głosi o sobie mniemanie i już niejedna ogoniasta ofiara zawisła na haczyku.

Rączo płynie czas, wśród pól, łąk i ukwieconych zagajników. Mijają jak powiew wiatru wyznaczone godziny, czas powracać w progi domostwa. Po drodze zabieramy Józefa, powracającego ze skwaszoną miną. Tłómaczy nam obszernie, że ryby to ranne ptaszki. Trzeba składać im wizyty we wczesnych godzinach świtania, teraz w południe śpią spokojnie na dnie rzeki. Ale honor rybaka jest ocalony, zdobył wspaniałego szczupaka, jaką drogą czy krakowskim targiem, o tem milczeć będzie historja, fakt pozostanie rzeczywistością. — Kreśli nam w barwnych kolorach obraz, jak wspaniale będzie wyglądać ten drapieżca wód słodkich na półmisku, kąpiąc się w żółtym majonezie, który tak znakomicie umie przyrządzać Józefowa.

Wesoło mija czas, jeszcze trzy godziny popołudniowe, spędzone w sadzie, jeszcze ostatnie słowa pożegania, ostatnie zlecenia, jeszcze nieodzowna prośba o przybycie jaknajszybsze i już opuszczamy gościnne progi wiejskiego osiedla, żegnani przez panią domu i zgromadzonych na dziedzińcu domowników, Maka, Kruczka i Pikusia, żywych czworonogów, zaciekle szczekających na pożegnanie, ostatnie dowidzenia i przed nami rozwija się krasna wstęga filmu w odwrotnym kierunku kręconego.

I znów Kalwarja, odpoczynek tradycyjny w gospodzie uśmiechniętego gospodarza, którego twarz błyszczy od całodziennego znoju, a może i oparów wydobywających się z licznych otwieranych dla gości butelek. Potem Izdebnik, Mogilany i z daleka, w mroku zapadającego się wieczoru, majaczą odwieczne wieżyce Krakowa, skąpane w pozłocistym pyle. Widok rodzinnego miasta, to przypomnienie szarzyzny naszego życia, to urzeczywistnienie czekającego nas jutra i jego znoju. Minęła jak myśl pogodna, słoneczna roześmiana niedziela, a tylko myśl o nowej, również wesołej i wysłonecznionej, pełnej wrażeń, osładzać nam będzie długi czas oczekiwania.

Pisałem w marcu 1928 r.



Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy!

Lwów się budzi.

Będąc w posiadaniu korespondencji, przesłanej nam od Kolegów ze Lwowa i wychodząc z założenia, że Organ nasz nie tylko jest trybuną, z której my przemawiać mamy prawo, ale powinien być także środkiem i łącznikiem wszystkich ludzi w zawodzie naszym się znajdujących, powinien być środkiem ułatwiającym reorganizowanie tych jednostek organizacyjnych, które z powodu wadliwego kierowania uległy upadkowi.

Jak z korespondencji tej wynika, Lwów, który pod wieloma względami wszystkim Polakom świecił przykładem, miał w swoim czasie wzorową organizację, z której obecnie pozostały jedynie gruzy.

W ewolucji tego Związku r. 1927 stał się rokiem nieszczęśliwego przełomu.

Do Walnego bowiem Zgromadzenia w 1927 r. stosunki Z. Z. A. Lwów były wprost wzorowe.

Zarząd znakomicie zorganizowany działalnością swoją przyczynił się do wzmożenia powagi autorytetu Związku i do postawienia Związku na silnych fundamentach materjalnych.

Członków było około 600, fundusz zebrany na nabycie lokalu wynosił 100 kilkadziesiąt dolarów, złożonych w kasie jako kapitał żelazny specjalnie na ten cel przeznaczony; stan kasy w gotówce z samych wkładek członków wynosił przeszło 1.000 zł., osobno był fundusz dla bezrobotnych, ufundowano księgę pamiątkową kosztem przeszło 400 zł. a z rozsprzedaży tej księgi miano uzyskać kapitał na zakupno własnego domu lub przynajmniej parceli pod budowę ogniska Związku. Z. Z. A. znajdował się na drodze do najświetniejszego swego rozwoju.

Niestety Walne Zgromadzenie stwarzając nowy Zarząd i wytyczając sobie nowy program działania, sprzeczny nawet z interesami członków Związku, linje rozwoju załamał i od tego czasu rozpoczął się upadek Lwowskiego Oddziału.

Z inicjatywy sekretarza Związku p. Radka, zdecydowano się w mylnym przekonaniu, że to spotęguje zaufanie członków do Zarządu, — na założenie spółdzielni, autodorożek, przyczem p. Radek jako inicjator tej myśli, postarał się o mianowanie go dyrektorem mającej powstać spółdzielni, przyczem na wicedyrektora powołano koł. Jurkiewicza. Do rady nadzorczej weszło jeszcze 4 członków Zarządu Z. Z. A.

W ten sposób członkowie Zarządu Z. Z. A. pełniący swoje obowiązki tylko na zasadzie zaufania, jakim ich ogół kolegów obdarzył, zmienili swoje honorowe stanowiska na stanowiska intratniejsze, otrzymując posady dyrektorów, wicedyrektorów, członków Rady Nadzorczej nowo powstałej i na zysk obliczonej Spółdzielni.

Nic dziwnego, że panowie ci, widząc obecny

interes w rozwoju spółdzielni, poświęcili swój czas i energję spółdzielni, która im miała gwarantować korzyści materjalne, zaniedbując najzupełniej zawodowy Związek, a wskutek tego, że sprawami Związku nikt się nie mógł zająć, Związek upadał z dnia na dzień, tracąc coraz to większe zaufanie u kolegów.

Koledzy odnoszący się ze sprawami zawodowemi do Związku zastawali drzwi zamknięte, wogóle w lokalu nie zastawali nikogo z kimby mogli rozmawiać, bo panowie Radek i t. p. na załatwienie tych spraw czasu nie mieli.

Pan Radek, który nie chcąc dopuścić do ciał związkowych żadnych innych kolegów dających gwarancję ofiarnej pracy na rzecz Związku, skupił w swoim ręku aż 4 godności, a mianowicie: sekretarza Z. Z. A., sekretarza Okręgowego, delegata Centrali, dyrektora Spółdzielni, z tem jednak, że w tej ostatniej godności oddał się całkowicie.

Urządzenie Z. Z. A. jak maszyna, papier do pisania, niektóre sprzęty używane są obecnie dla celów spółdzielni, a książki i listy ściśle zawodowe znajdują się poprostu w koszu.

P. Radek, który będąc przed kilku laty w Związku Metalowców sekretarzem, założył i tam spółdzielnię, który został następnie z zajmowanych w Związku Metalowców stanowisk usunięty, jest niewątpliwie człowiekiem dużej energji i szalonego sprytu, ale energji tej i sprytu nawet w drobnym ułamku nie poświęca na cele Związku, a zajmując sam odpowiedzialne stanowiska w Związku i nie dopuszczając nikogo do objęcia tych stanowisk, powoduje to, że sam Z. Z. A. rozpadł się w gruzy.

Przykład, jaki nam dał Kraków, który na gruzach rozbitego Związku dzięki poświęceniu i energji kilku kolegów dobrej woli, potrafił zorganizować nowe życie Związku, ten przykład działa na nas w sposób bardzo umoralniający.

Czerpiemy z niego naukę, że nie wolno nam zakładać rąk i spokojnie przypatrywać się zabagnionym stosunkom, wytworzonym przez ludzi, którym na Z. Z. A. nic nie zależy, lecz przeciwnie, że obowiązkiem naszym jest zorganizować jednostki chętne do pracy i rozpocząć nowe życie, chociażby w nowych małych początkach.

To też grono tutejszych kolegów postanowiło położyć kres tej anarchji, jaka się obecnie wytworzyła, i idąc za wzorem Krakowa, który w kilku miesiącach potrafił na gruzach zbudować nową erę życia związkowego, postanowiło w najbliższym czasie po pracach przygotowawczych zwołać Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie członków, sprawę reorganizacji na tymże Walnem Zgromadzeniu rozpatrzeć, powołać do pracy nowych ludzi i nowy prąd wprowadzić do życia organizacyjnego.

O dalszym rozwoju naszej akcji w swoim czasie Was powiadomimy, przesyłając Wam obecnie ze Lwowa bratnie pozdrowienie.

Jak wyjechać dorożką samochodową zagranicę.

Zagraniczny ruch samochodowy reguluje Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 roku o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, które w § 37. o tem powiada:

„Właściciel samochodu, dopuszczonego do kursowania w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej, o ile pragnie udać się tym samochodem zagranicę do jednego z państw, które przystąpiły do Konwencji Międzynarodowej, zawartej w Paryżu dnia 11 października 1909 r., powienien zaopatrzyć się w międzynarodowe świadectwo drogowe, wystawione według załączonego wzoru załącznik Nr. 4 przez tę samą władzę, która samochód zarejestrowała, lub za jej poświadczeniem przez stowarzyszenie prywatne (Kluby automobilistów), do tego upoważnione.

Międzynarodowe świadectwo drogowe wystawia się na podstawie zaświadczenia o dopuszczalności samochodu (§ 16) i pozwolenie na prawo kursowania (§ 24) i jest ważne na przeciąg jednego roku od daty wystawienia.

Pozatem należy z tyłu samochodu umieścić na czas wyjazdu zagranicę na widocznem miejscu odrębny od rejestracyjnego znak, ustalający przynależność państwową polską.

Przy samochodach znak taki stanowi tablica owalna szerokości 30 cm. wysokości 19 cm. z wymalowanemi na niej obok siebie drukowanemi łacińskiemi wielkiemi literami P. L. — czarnemi na białem tle.

Litery muszą mieć najmniej 10 cm. wysokości przy grubości kresek 15 cm. Przy motocyklach wymiary powyższe zmniejszają się odpowiednio do 18, 12, 8 cm. i 10 mm".

Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 7 kwietnia 1922 r. (Dz. U. R. Pol. Nr. 33 poz. 272. do wydawania Międzynarodowych Świadectw drogowych t. zw. tryptyków w Polsce został upoważniony Automobilklub Polski. Dotychczas tryptyki wydawane były tylko dla członków klubu, obecnie Automobilklub wydał komunikat, w którym ogłasza, że będzie wydawać tryptyki i na samochody zarobkujące (dorożki, autobusy).

Komunikat ten brzmi, jak następuje:

„Właściciele samochodów zarobkowych mogą otrzymać z Automobilklubu Polski tryptyki na państwa ościenne, które na te środki lokomocji tryptyki honorują, przyczem pobierana będzie przez Automobilklub Polski opłata 75 zł. w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w Klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany.

Opłaty tryptykowe pobierane będą normalne.

Zobowiązanie ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela samochodu, winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną, solidarnie odpowiadającą za mogące wyniknąć z tego tytułu ewentualne straty.

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego winna być deponowana w kasie Klubu kaucja w gotówce, w kwocie zł. 200 do każdego wydanego tryptyku. Pomieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie, określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowem.

W chwili obecnej wystawia się tryptyki na Czechosłowację i Niemcy".

A więc gdyby komukolwiek z właścicieli dorożek samochodowych lub autobusów trafił się „kurs" za granicę do Czechosłowacji lub Niemiec, trzeba się zwrócić do Automobilklubu Polski w Warszawie, który mu załatwi wszystkie formalności. Na prowincji można się zwrócić do tych klubów automobilowych, które działają jako filje Automobilklubu Polski.

Musimy jednak zaznaczyć, że przepisy powyższe dotyczą wyłącznie samego wozu, natomiast kierowca i pasażerowie muszą oprócz tego załatwić wszystkie formalności osobiste, związane z wyjazdem zagranicę (paszport, wizy i t. p.).

Ruch Samoch.

Polska Fabryka Samochodów „Ursus"

W dniu 11 bm. obchodziły Zakłady Mechaniczne „Ursus" uroczystość poświęcenia pierwszej partji 50 samochodów, wykonanych całkowicie przez te Zakłady. Uroczystość zaszczycił swą obecnością P. Prezydent Rzplitej w otoczeniu przedstawicieli rządu, Sejmu i Senatu, oraz szeregu wyższych dostojników państwowych, co niewątpliwie przyczyniło się do tem silniejszego podkreślenia znaczenia, jakie Zakłady „Ursus" posiadają dla naszego życia gospodarczego wogóle i roli, jaką odgrywają w budowie rodzimego przemysłu samochodowego w szczególności.

Powstała przed 34 laty „Specjalna Fabryka Armatur i Motorów „Ursus", założona przez 3

wybitnych inżynierów polskich: Ludwika Rossmanna, ś. p. Emila Schönfelda i ś. p. Kazimierza Mateckiego, będąca fundamentem obecnych „Zakładów Mechanicznych „Ursus", odrazu zyskała sobie popularność przez wysoką wartość silników spalinowych własnej konstrukcji, tak, że nieograniczony prawie rynek zbytu w ówczesnej Rosji, został bez mała całkowicie opanowany przez silniki „Ursus". Po wojnie, która przyniosła zniszczenie Zakładom, dzięki znacznym wysiłkom, jakie poświęcono odbudowie zdewastowanej placówki, zwinięto przestarzałe już warsztaty przy ul. Siennej, koncentrując całą fabrykę na Woli. Program wytwórczości objął silniki spalinowe mocy od 4 k. m. do 600 k. m.

Jednocześnie zrozumienie pierwszorzędnej roli, jaką we współczesnem życiu gospodarczem, jak i w zakresie obrony kraju, posiadają mechaniczne środki lokomocji, jak samochody, traktory, czołgi i t. p., skłoniło kierowników Zakładów „Ursus" do bliższego zajęcia się tą sprawą. W r. 1924 została zawarta z rządem umowa, która położyła trwałe podwaliny pod budowę pierwszej w Polsce fabryki samochodów. Samochody „Ursus" produkowane są seryjnie, przytem na razie tylko półciężarówki 2 i 2 i pół tonowe, według licencji, zakupionej od znanej włoskiej firmy „Spa". Produkcja obliczona jest na 1000 wozów rocznie. W najbliższej przyszłości projektowane jest podjęcie produkcji traktorów rolniczych, a następnie i samochodów osobowych. Wszystkie wyprodukowane przez Zakłady „Ursus" w całości z polskich materjałów, siłami polskich techników i polskich robotników, samochody przeszły już bardzo ciężkie jazdy próbne, przyczem jeden z nich ma za sobą już drogę 58 tys. km. Opinja fachowców zgodna jest pod tym względem, że samochody „Ursus" śmiało mogą rywalizować z najlepszemi markami zagranicznemi, a to dzięki zastosowaniu najnowszych obrabiarek angielskich i amerykańskich, których fabryka posiada około 400, jak i zastowaniu naukowej organizacji pracy.

Rozlokowana na 30-hektarowym obszarze w odległości 10 km. od Warszawy w osadzie Czechowice, fabryka samochodów „Ursus" posiada „par excellence" nowoczesne budynki z górnem światłem i zastosowaniem najnowszych udoskonaleń technicznych, zatrudniając obecnie około 1000 robotników. Początkowy kapitał 1.5 miljona złotych, w całości zresztą polski, został podwyższony i wynosi obecnie 15 miljonów złotych.

Na zakończenie wspomnieć się jeszcze godzi o własnej odlewni, która jest zaczątkiem powstającej, zakrojonej na większą skalę fabryki metalurgicznej. Fabryka ta obejmuje na razie odlewnię żeliwa i metali półszlachetnych, jak bronz, aluminjum, stopy łożyskowe i t. p., a w najbliższej przyszłości przewidziana jest budowa odlewni stali. Dzięki wysokiemu gatunkowi odlewów, osiąganemi przez stałą kontrolę laboratoryjną, fabryka metalurgiczna zyskała w nader krótkim czasie tak licznych odbiorców, że obecnie już staje się aktualną sprawa jej rozszerzenia.

Nader szybki i pomyślny rozwój nowej placówki przemysłowej jest dowodem, jej żywotnego znaczenia i racjonalnego kierownictwa, co pozwala stawiać jej jak najpomyślniejsze horoskopy na przyszłość.

Uwadze naszych Czytelników.

Obowiązkiem każdego Czytelnika i Członka Zaw. Związku Automobilistów jest popieranie tych firm, które ogłaszają się w „Szoferze Krakowskim".

Wiadomości fachowe.

Próba opon Michelin.

Dnia 17. V. br. odbyła się w Krakowie próba opon Michelin. Pogoda sprzyjała dużej liczbie widzów, śledzących z zaciekawieniem przebieg próby, dokonywanej przez kierowców francuskiej fabryki opon Michelin. Wszystkie trzy próby: spowodowanie pęknięcia opony przy szybkości 60 klm. godz., zarzucenie samochodu Renault przy tejże szybkości i obrócenie go w kierunku przeciwnym kierunkowi jazdy, przyczem raz na wpół napompowanej oponie, drugi raz na oponie zupełnie nienapompowanej — wypadły dobrze i opony po tych próbach nadal trzymały się na kołach.

Dokładny litraż w ccm.	Ilość przejechanych klm.	Ilość otrzymanego paliwa w litr.	Średnia szybkość w klm. na godz.	Zużycie paliwa na 100 klm.
1530	118.085,5	6.760	36 90	5.720
1100	116.051,5	6.400	29.40	5.520
1100	105 961	7.224	33.78	6.820
1530	100.553	6.760	38.18	6.720
1550	98 823	7.300,8	37.30	7.400
1100	95 208	6 400	42.00	6.725
990	92 121	5.850	36.12	7.470
680	85.659,5	5 208	28.92	6.080
880	84 145.5	5.440	33.32	6.460
1900	82.440	7.208	36.70	8.760
2400	75.265	9.230	46.30	12.250
2000	75.136	6.800	46 00	9.060
1570	74 970 5	6.760	42 84	9,030
2200	67.033	7.616	44.60	11.860
1570	60.868,5	6.760	49.38	11.120

Rozpoznawanie pochodzenia samochodu.

Dla informacji podajemy znaczenie tabliczek owalnych, umieszczonych na niektórych samochodach oprócz zwykłego numeru i noszących inicjały kraju, w którym dany samochód jest rejestrowany.

I tak:

D oznacza Niemcy
A oznacza Austrja
B oznacza Belgja
DK oznacza Danja
DA oznacza Gdańsk
E oznacza Hiszpanja
US oznacza Stany Zjednoczone
SF oznacza Finlandja
GB oznacza Anglja
GR oznacza Grecja
BJ oznacza Indje angielskie
JN oznacza Indje holend.
J oznacza Włochy
L oznacza Luksemburg
MC oznacza Monaco
N oznacza Norwegja
NL oznacza Holandja
PL oznacza Polska
P oznacza Portugalja
R oznacza Rosja
RM oznacza Rumunja
SB oznacza Jugosławja
CH oznacza Szwajcarja
CS oznacza Czechosłowacja

Łatwa wentylacja garażów.

Wszyscy wiemy, iż w celach higjeny niezbędne jest przewietrzanie pomieszczeń, szczególnie zaś tych, w których ulokowane są warsztaty samochodowe, względnie garaże, rzadko kiedy posiadające odpowiednie urządzenia wentylacyjne.

Naturalna wentylacja przez otworzenie naroścież drzwi, możliwa jest tylko latem, w zimie zaś jest wykluczona.

Zagranicą większe warsztaty i garaże stosują elektryczne i inne mechaniczne sposoby wentylacji, u nas zaś małe warsztaty i garaże, nie będąc w stanie zakupić drogich przyrządów wentylacyjnych, stosują nadal stary naturalny sposób, zapominając o racjonalnym sposobie urządzenia wentylacji przytoczonym niżej.

Do górnej części każdego okna wprawia się podwójne szyby, składające się z dwu równoległych szkieł z bardzo nieznacznym odstępem mię-

dzy sobą. Szyby wprawia się tak, aby szkło wewnętrzne nie dochodziło do dołu na 2—3 cm., wewnętrzne zaś nie dochodziło do góry na 3—4 cm. Tym sposobem przestrzeń między szkłami stanowi wąskie przejście, przez które powietrze z zewnątrz budynku dostaje się przez dolny otwór i wchodzi do pomieszczenia przez otwór górny.

W ten sposób mamy stały dopływ świeżego powietrza, które, dostając się do wewnątrz, rozchodzi się w pomieszczeniu stopniowo, nie tworząc prądów powietrznych, a więc system ten nie jest szkodliwy dla zdrowia.

Prócz tego, zawdzięczając zbyt wąskiemu przejściu między dwoma szkłami, nawet przy silnym wietrze nie daje się odczuć nadmiernego dopływu powietrza. Sposób ten nie wywołuje również i w zimie ochładzania pomieszczenia, gdyż ochładzanie faktyczne wynosi zaledwie pół stopnia. *S. P.*

Nowa Fabryka Forda.

W sierpniu br. Ford, który już dotąd otworzył szereg fabryk w Europie, otwiera jeszcze jedną fabrykę w Japonji a mianowicie w Jokochamie, której produkcja obliczona będzie na 270 samochodów dziennie.

Statystyka Amerykańskiego przemysłu samochodowego za rok 1927 stwierdza, że najpotężniejszy na świecie amerykański przemysł samochodowy wyprodukował:

samochodów osobowych	3.066.000
samochodów ciężarowych	464.000
gum automobilowych	66.000.000

Przemysł ten zatrudniał 3.675.000 osób personalu i posiadał warsztatów reparacyjnych 92.461.

Cyfry te najlepiej wskazują, jak bardzo rozwiniętym jest przemysł, którego rozwój zresztą z każdym rokiem coraz więcej się jeszcze zapowiada.

Nowe Rozporządzenie o ruchu autom.

(Ciąg dalszy)

§ 47. Kierowca pojazdu obowiązany jest stosować się do znaków, dawanych mu przez funkcjonarjuszów służby drogowej, tudzież policji państwowej i urzędów gminnych oraz do znaków, sygnałów mechanicznych, świetlnych i t. p., ustawianych na drogach publicznych przez właściwe władze.

§ 48. Kierowcy pojazdów, których całkowita waga przekracza 3500 kilogramów, obowiązani są przy wjazdach na mosty zwracać uwagę na tablice, określjące dopuszczalne obciążenie mostu (ciężar ruchomy), i w razie, gdy całkowita waga pojazdu przekracza wskazane na tablicy obciążenie, nie powinni przejeżdżać przez most bez specjalnego pozwolenia właściwego zarządu drogowego.

§ 49. Kierowca pojazdu, który spowodował wypadek z ludźmi, powinien niezwłocznie zatrzymać pojazd i przyjść z pomocą ofiarom wypadku.

§ 50. Przed każdym wyjazdem kierowca powinien upewnić się, czy pojazd znajduje się w stanie zdatnym do ruchu w myśl przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 41. Zabrania się kierowcy:

a) prowadzić pojazd, będąc w stanie nietrzeźwym;

b) oddalać się od pojazdu przy pracującym silniku lub bez prowadzenia pojazdu na prawą stronę jezdni jaknajdalej od środka drogi, albo wreszcie bez zaciśnięcia hamulca i bez zastosowania urządzenia, uniemożliwiającego wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;

c) dopuszczać do dymienia pojazdu z wyjątkiem chwili ruszania z miejsca i zmiany szybkości;

d) dopuszczać do hałaśliwego wydmuchu gazów spalinowych w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli oraz przy wymijaniu ludzi i zwierząt;

e) ładować pojazd w ten sposób, aby szerokość naładowanego pojazdu przekraczała 2.5 metra, a ogólna wysokość nad poziomem drogi 4 metry.

§ 52. (1) Właściciel pojazdu lub jego pełnomocnik tudzież kierowca obowiązani są dbać o należyte zaopatrzenie pojazdu we wszystkie przepisane przyrządy i urządzenia, o prawidłowe ich działanie oraz o zaopatrzenie pojazdu w przepisane znaki rejestracyjne.

(2) Znaki rejestracyjne powinny być utrzymywane w stanie czytelnym.

(3) Właściciel pojazdu lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za rozmyślne albo nieostrożne dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu osoby, nie posiadającej pozwolenia na prowadzenie takiego pojazdu, oraz za rozmyślne lub nieostrożne dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdu, który nie jest zaopatrzony w dowód rejestracyjny, względnie w specjalne pozwolenie na próbną jazdę, lub w międzynarodowe świadectwo drogowe.

§ 53. (1) Kierowca pojazdu obowiązany jest mieć przy sobie pozwolenie na prowadzenie pojazdu oraz dowód rejestracyjny pojazdu albo specjalne pozwolenie na próbną jazdę, międzynarodowe świadectwo drogowe, lub wojskowy dowód rejestracyjny.

(2) Kierowca powinien okazywać powyższe dokumenty na żądanie funkcjonarjuszów służby drogowej, urzędów gminnych, tudzież policji państwowej.

§ 54. Stosownie do specjalnych warunków miejscowych, związanych z bezpieczeństwem ruchu lub ze stanem dróg i mostów, wojewódzkie władze administracji ogólnej władne są:

a) wydawać w ramach niniejszego rozporządzenia szczegółowe przepisy o ruchu pojazdów;
b) zamykać lub ograniczać czasowo ruch pojazdów albo niektórych ich rodzajów w poszczególnych miejscowościach lub na określonych odcinkach dróg.

§ 55. W wypadkach nagłych, gdy względy bezpieczeństwa ruchu tego wymagają, zarządzenia, wymienione w punkcie b) § 54, władna jest wydać również powiatowa władza administracji ogólnej, wszelako powinna bezzwłocznie donieść o tem, właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, od której zależy zatwierdzenie albo uchylenie wydanego zarządzenia.

§ 56. Wojewódzkie władze administracji ogólnej zawiadamiają Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych o przepisach, jakie wydały na podstawie § 54 jednocześnie z ich ogłoszeniem.

Dział piąty.

Pozwolenia na prowadzenie pojazdów.

§ 57. (1) Do samodzielnego prowadzenia pojazdów upoważnione są osoby, które posiadają:

a) pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego (§ 63);
b) pozwolenie na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego (§ 76);
c) pozwolenie na prowadzenie pojazdów wojskowych (§ 94), albo
d) międzynarodowe świadectwo drogowe (§§ 95, 99).

(2) Do prowadzenia pojazdów o specjalnem przeznaczeniu, przejeżdżających po drogach publicznych tylko okolicznościowo, a nie mogących rozwinąć szybkości ponad 10 kilometrów na godzinę, uzyskanie pozwolenia nie jest wymagane.

§ 58. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów nie może być udzielone osobom, które:

a) nie ukończyły 16 lat życia, o ile chodzi o prowadzenie motocykli bez wózków doczepnych, a 18 lat, gdy chodzi o prowadzenie wszelkich innych pojazdów;
b) posiadają wady organiczne lub psychiczne, uniemożliwiające lub utrudniające prowadzenie pojazdu, albo podlegają nałogom, utrudniającym prawidłowe prowadzenie pojazdów;
c) nie rozumieją języka polskiego i nie umieją czytać po polsku w takim stopniu, aby mogły orjentować się w warunkach ruchu drogowego.

§ 59. (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, powinien wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się stałe miejsce jego zamieszkania albo miejsce czasowego pobytu, trwającego co najmniej 30 dni w jednej miejscowości.

(2) Podanie powinno zawierać oświadczenie ubiegającego się o pozwolenie, czy nie odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy nie odebrano lub nie cofnięto mu udzielonego już poprzednio pozwolenia.

(3) Do podania powinny być załączone:

a) metryka (świadectwo) urodzin lub inny dowód stwierdzający wiek;
b) świadectwo lekarskie stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie nie posiada wad wymienionych w punkcie b) § 58, sporządzone według wzoru, ustalonego w załączniku Nr. 6 do niniejszego rozporządzenia, a wydane w okresie dni 30-tu przed datą wniesienia podania;
c) dwie nienaklejone fotografje.

(4) Wojewódzka władza administracji ogólnej może:

a) zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia wyciągu z ksiąg meldunkowych albo innego dowodu stwierdzającego, że interesowany stale zamieszkuje lub znajduje się co najmniej dni 30 na obszarze województwa (miasta stołecznego Warszawy);
b) zarządzić zbadanie interesowanego przez urzędowego lekarza.

§ 60. Jeżeli nie zachodzą przeszkody, przewidziane w § 58, wojewódzka władza administracji ogólnej zawezwie interesowanego do uiszczenia opłaty egzaminacyjnej (§ 110) oraz do poddania się egzaminowi w wyznaczonym terminie.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Raid górski Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Wzorowo zorganizowany Krakowski Klub Automobilowy, najbardziej żywotny w porównaniu z innemi Klubami, urządza w dniu 29 czerwca br. i 30 bm. i 1 lipca br. trzydniowy raid górski, mający na celu między innemi zapoznanie automobilistów z cudownemi szlakami prowadzącemi wzdłuż całego Podkarpacia.

Nie chodzi tutaj o wyścig, o uzyskanie najwyższej szybkości, ale chodzi o przyjemność jazdy sportowo-turystyczne, w ten sposób regulaminem ułożonej, że udział w niej będą mogli wziąć kierowcy nie mający zamiłowania czy entuzjazmu dla rekordu.

W pierwszym dniu raid idzie z Krakowa na Skawinę, Zator. Oświęcim, skąd poprzez Kęty i Białą do Żywca, poczem poprzez Andrychów do Wadowic, gdzie trasa raidu opuści znany szlak Bielsko—Kraków, po to, by po północnych zboczach Beskidu zachodniego wzdłuż Babiej Góry i Pilska dojść do Doliny Skawy przez Suchą, Maków, do skrzyżowań dróg w Skamielnej i na Zaborni.

Z Zaborni południowym stokiem Babiej Góry trasa prowadzi na Orawę polską, gdzie schodzi na równię Podhalańską, posuwając się przez Piekielnik, Czarny Dunajec, Ludzimierz, Nowy Targ, Wagsmund do Czorsztyna.

Za Czorsztynem przez Krościenko, przez Stary Sącz do Nowego Sącza, skąd przez Biecz przychodzi się do końcowego etapu pierwszego dnia do Jasła, gdzie uczestnicy przenocują.

W drugim dniu z Jasła przez Krosno i miejsce Piastowe, następnie przez górzyste okolice Domaradżu i Bachurza trasa prowadzi do doliny Sanu koło Dubiecka.

Stąd jazda prowadzi nad Sanem do Przemyśla, gdzie nie zatrzymując się, skierowywuje się raid z powrotem na południowy zachód, przez Birczę, Trawę wołoską, Załórz do Sanoka.

Stąd doskonałymi drogami krośnieńskiemi przez Sanok, Zarszyn, Rymanów, Piastowe miejsce, przez Duklę i Żmigród, Gorlice i Grybów, do Krynicy.

Krynica jest końcem raidu.

Drugi dzień raidu prowadzi przez okolice prawie wzgl. przeważnie nieznane, lub przynajmniej mało znane komunikacji kolejowej, przez co dla automobilisty mają specjalny urok.

Trzeci dzień obejmuje próbę górską na dystansie 2.300 metrów na szosie przez Krzyżową, nowym odcinku serpentynowym, a będzie też poświęcony wyścigowi górskiemu na tej samej szosie na dystansie 4.500 metrów.

Wyścig ten będzie zorganizowany niezależnie od próby górskiej jako eksperyment, czy szosa ta nadaje się do tego rodzaju imprez.

Raid zapowiada się bardzo interesująco, i życzyć tylko należy uczestnikom pięknej pogody.

Wymiana licencji.

W myśl Dz. U. Rz. P. Nr. 41, zdnia 30 marca 1928r., wszystkie prawa jazdy zostaną wymienione na nowe.

Wymiana odbywać się będzie w następującym porządku:

Od Nr. 1— 500 — do 30 czerwca br.
od Nr. 501—1000 — do 15 lipca br.
od Nr. 1001—1500 — do 31 lipca br.
od Nr. 1501—2000 — do 15 sierpnia br
od Nr. 2001—2500 — do 31 sierpnia br.
od Nr. 2501—3000 — do 15 września br.
od Nr. 3001—3500 — do 30 września br.
od Nr. 3501—4515 — do 15 października.

Dla członków wymiana przez Związek.

Członkowie, którzy otrzymali prawo jazdy przed rokiem 1925, muszą poddać się ponownie oględzinom lekarskim. — Świadectwa lekarskie (blankiety) wydaje bezpłatnie sekretarjat Związku. Chcąc uzyskać prawo jazdy na wszystkie pojazdy (prywatne, dorożki, autobusy), należy wykazać się przynajmniej 2-letnią pracą szoferską.

Zależnie od powyższego należy składać w sekretarjacie:

1) świadectwo lekarskie,
2) 2 fotografje,
3) świadectwo pracy,
4) stempel za 3 zł.,
5) 30 groszy na teczkę dla W. R. P.

Kronika.

Bruki stołeczne.

Warszawa ma otrzymać w najbliższym czasie bruki z asfaltu prasowanego, na wszystkich ulicach w centrum miasta, gdzie jest ożywiony ruch samochodowy.

Asfalt prasowany okazał się bowiem na zasadzie prób laboratoryjnych najlepszym materjałem do brukowania miejskich bruków.

Przy układaniu asfaltu rynsztoki będą brukowane kostką bazaltową, łączoną masą bitumową, który to system chroni asfalt od niszczenia się, gdyż asfalt nie znosi wody, która się w rynsztokach zwykle zbiera.

Asfaltem tym ma być pokryte 32 ulic w śródmieściu.

Podobno i gmina m. Krakowa ma przystąpić do naprawy ulic naprawianych każdego roku, niestety w tandycki sposób. Może być, że nauczona doświadczeniem chcąc raz zresztą te stosunki uporządkować, gmina zabierze się poważnie do bicia ulic, a nie jak dotychczas w formie partackiego łatania.

Gdzie oni są?

Na jednym z posiedzeń wojewódzkiej komisji turystycznej w Krakowie uznano za konieczne wprowadzenie lotnych posterunków policyjnych na motocyklach, kursujących na szlakach o ożywionym ruchu samochodowym, mianowicie Warszawa — Kraków, Kraków — Zakopane, Kraków — Katowice

Postanowiono również nałożyć obowiązek o odpowiedzialności cywilnej dla gminy za szkody wyrządzone przez wypadki samochodowe z winy mieszkańców danej gminy o ile sprawca złośliwego wypadku nie zostanie odszukany.

Do tej pory ani lotnych posterunków policyjnych niema, ani o odpowiedzialności cywilnej gminy nic nie słychać, mimo, że wiadomem jest wszystkim automobilistom, że ludność wsi przydrożnych utrudnia ruch samochodowy przez rozkładanie na drogach kamieni, rozrzucanie szkła i gwoździ, zrzucanie belek i t. p.

Również zdałoby się, by lotne posterunki policyjne, o ile one istotnie do życia zostaną powołane, względnie o ile one mają należycie funkcjonować, kontrolowały chłopów, jadących na targ do miasta lub wracających z miasta do domu, gdyż dotychczasowy sposób jazdy. najdowolniej nie stosujących się do przepisów o ruchu kołowym, nie tylko, że utrudnia znacznie ruch automobilowy, nie tylko, że wywołuje ustawiczne sprzeczki, obfitujące w obelżywe nieraz słowa ze strony furmana, ale grożą wprost niebezpieczeństwem.

Droga do Ojcowa ma być w najbliższym czasie, w każdym razie w pierwszej połowie lipca, otwarta.

Ostatnie roboty kończą się na odcinku nie większym jak jeden km. wynoszącym i po ukończeniu tych robót, uzyskamy połączenie między Krakowem a Ojcowem, co znacznie wzmoży ruch wycieczkowy do tego przecudnego zakątka, a co również wpłynie na podniesienie się gospodarcze Ojcowa.

Drogą via Ojców uzyskane zostanie też świetne połączenie z Katowicami, do których droga w porównaniu z drogą przez Skawinę—Oświęcim skrócona zostanie o kilkadziesiąt kilometrów.

Komunikat Stow. przemysłowych właścicieli dorożek samoch. w Krakowie.

W dniu 22 czerwca br. odbyło się Walne Zgromadzenie Stow. przem. właść. dorożek samochodowych w Krakowie, na którem uchwalono:

1) Nowy statut Stowarzyszenia na podstawie Rozp. Prez. Rzplitej o prawie przemysłowem.

2) Przyjęto do wiadomości umowę organizacyjną ze Związkiem zawodowym automobilistów Rzplitej Polskiej w Krakowie.

3) Zatwierdzono umowę z Towarzystwem ubezpieczeniowem.

4) Nowe opłaty do Stowarzyszenia znacznie zniżono, które umożliwią należyte zespolenie wszystkich właścicieli dorożek w Stowarzyszeniu dla obrony szeregu ważnych problemów, a mianowicie: wpisowe jednorazowo zł. 50, oraz wkładkę na r. 1928 — 36 zł.

5) Statuty sądu polubownego i funduszu pożyczkowego.

6) Postanowiono pomieścić kancelarję Stowarzyszenia w lokalu Związku Zawodowego Automobilistów.

7) Powzięto szereg uchwał w sprawach zawodowych, jak stanowisk, polecając Zarządowi wdrożenie odpowiednich starań.

8) Uchwalono ogłosić w dziennikach komunikat w sprawach taryfy i legitymacji dla członków, zrzeszonych, celem exploatowania przez publiczność tylko tychże dorożek.

KOMUNIKATY.

Zawiadamiamy, że uchwałą Walnego Zgromadzenia wszyscy Członkowie Z. Z. A. — Oddz. w Krakowie są zobowiązani prenumerować nasz miesięcznik.

Równocześnie prosimy o zaznaczanie na czekach, na co przesłano pieniądze (prenumerata, wkładka, wpisowe).

Prosimy P. T. Członków i Prenumeratorów o przesłanie do dnia 20 b. m. prenumeraty (czek załączamy), w przeciwnym bądź razie bylibyśmy zmuszeni wstrzymać Im wysyłkę miesięcznika.

Z. Z. A., oddział w Krakowie, podaje do wiadomości kolegom z okręgu Województwa Lwowskiego, którzy zwrócili się do nas o przyjęcie Ich w poczet swych członków, że każde Województwo posiada swój oddział Z. Z. A., do którego członkowie danych Województw mają należeć, gdyż przyjęcie członków nie należących do danego Województwa byłoby sprzecznem ze statutem Z.Z.A. Rzeczp. Polskiej. We Lwowie również istnieje taki sam oddział, do którego koledzy zwróćcie się pisemnie. Miesięcznik nasz wysyłać będziemy nadal pod podawanemi nam adresami.

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zawiadamia się Członków, że po dłuższej przerwie bibljoteka czynną jest w poniedziałki i piątki od godz. 7—9 wieczór.

Książki wypożycza się za kaucją 2 zł. i opłatą miesięczną 1 zł.

Równocześnie prosimy o zwrot wypożyczonych książek najdalej do dnia 10 czerwca, w przeciwnym razie złożoną kaucję przeznaczymy na wydatki bibljoteczne.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże zgłaszanie i ogłaszanie wolnych posad.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadzieji, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

Zarząd Z. Z. A. prosi wszystkich Członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszelkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

W myśl regulaminu Z. Z. A., Członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej obrony prawnej.

Zawiadamiamy, że odnośny punkt regulaminu będzie ściśle przestrzegany. — Zdarza się bowiem często, że Koledzy dopiero po wypadku zgłaszają się, chcąc wyrównać zaległe wkładki, aby mogli z obrony korzystać.

Łańcuch prasowy.

Wezwanie nasze do ogółu Kolegów, by wspierali fundusz prasowy naszego Organu, nie pozostało bez echa.

Szereg tych ludzi, którzy ze swoich ciężko zapracowanych pieniędzy zawsze znajdą jakiś grosz dla celów ogólnych, zwiększa się z każdym dniem. Sami Koledzy zgłaszają się do Redakcji, mieszczącej się w lokalu naszego Związku i składają na ten cel rozmaite datki.

Jest to objaw bardzo sympatyczny, objaw świadczący o tem, że ogół coraz bardziej rozumie znaczenie i wartość posiadania własnego organu, który dopiero ze zjawieniem się swoim uzewnętrznił każdemu czytającemu znaczenie Związku Zawodowego.

Listę tych Kolegów, u których świadomość zawodowej solidarności i obowiązku może być przykładową, umieszczać będziemy każdego miesiąca w tym celu, ażeby Kolegom tym móc publicznie złożyć podziękowanie i ażeby zachęcić innych Kolegów, u których świadomość ta jeszcze się w tej formie nie przejawiła.

A przecież wszyscy powinni zrozumieć, że wydawanie pisma, to nie tylko praca, nad doborem i stworzeniem odpowiednich artykułów w tym piśmie wydrukowanych, ale to także wielki wysiłek finansowy, na który składają się koszta drukarni, poczty, administracji i t. p.

Jak wielką dumą i chlubą Zawodowego Związku Automobilistów jest to, że jedyny na terenie Rzeczypospolitej Polskiej stworzył swój własny organ i organ ten każdego miesiąca wydaje, tak byłoby z drugiej strony hańbą i wstydem wszystkich naszych członków i wielką żałobą dla naszej organizacji, gdyby z braku podstaw finansowych pismo to wychodzić nie mogło.

I dlatego Kolegom, którzy zatem drobną dotąd złożyli kwotę, ale w każdym razie kwoty, które stanowią cegiełki ich ręką ułożone, przesyłamy serdeczne słowa podziękowania: Cześć Wam Koledzy, zwłaszcza Wam z dalekiej prowincji, którzy drobną chociażby kwotą składacie dowód przynależności do naszej zawodowej rodziny.

Składam na fundusz prasowy zł. 10.— i wyzywam **kol. Karola Judasza** do złożenia dowolnej kwoty.

Miętka Józef.

Składam na fundusz prasowy zł. 10.— i wyzywam **WPana Inż. Nanowskiego** do złożenia dowolnej kwoty **Stefan Tobik.**

Zebrane przez urzędniczkę biura **WP. St. Szybowicza**, w dniu Jego imienin od pracowników — zł. 15.

Składam na fundusz prasowy zł. 2.— i wyzywam **kol. Adamczyka** z Katowic do złożenia dowolnej kwoty. **Południak Jan.**

Składam na fundusz prasowy zł. 10.— i wyzywam **kol. Judasza Karola, kol. Wachowicza Tadeusza,** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

Żurek Jan.

Składam na fundusz prasowy zł. 5.— i wyzywam **kol. Urbana Witolda, Żaka Stanisława, Bigosza Leona, Guewę Józefa,** do złożenia dowolnej kwoty.

Podgórski Jan.

Francuz Adam	2.— zł.
Kosticha Gustaw	1.— zł.
Górka Fr.	2.— zł.
Głodowski Feliks	2.— zł.
Vereneman Gustaw	2.— zł.
Włodarczyk H.	3.— zł.
Kałużny M.	2.— zł.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski“ czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!